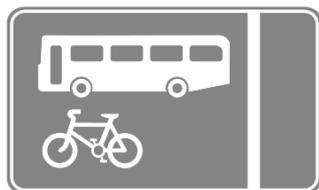


自転車スイスイ 2008年講演会

「クルマ離れ加速

自転車が似合うまちへ 待ったなし！」

講演と質疑応答の記録



＜ イギリスのバス・自転車専用レーンの標識。このように自転車と路線バスが共存する区間が増えている。なお、イギリスでは自転車・公共車両以外の車両のバスレーンへの侵入を監視しており、違反者には罰金が課される。

フランスの Voie verte (緑の道) の標識。 >
人と環境にやさしい交通の普及をすすめるために整備されている、自動車・オートバイが通れない道。
→ <http://www.af3v.org/>



＜ そして日本。
日頃から見慣れたこの標識にはどんな意味が……

講師 NPO 自転車活用推進研究会 理事長

小林 成基 氏

と き：2008年11月15日 14時～16時

ところ：小平市中央公民館

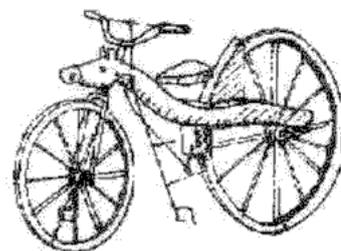
《主催者からのご挨拶》

自転車スイスイ
代表 渡辺 進

「自転車スイスイ」は毎年秋に講演会をやってきておりまして、今年は6回目ぐらいになるでしょうか。今回は前からご内諾をいただき、ご本人も張り切っておられたNPO自転車活用推進研究会副理事長の石田久雄さんが、急に具合が悪くなって入院する事態になってしまいました。それで急遽、去年講演をしていただいた同研究会理事長の小林成基さんをお願いすることになりました。講演の内容も石田さんが準備されたパワーポイントによるお話にするということでご了解をいただきました。皆さんに事態の経過をご報告し、お詫びをする次第です。

ここで小林さんのご経歴を簡単に紹介させていただきますと、大学卒業後、長年衆議院の公設秘書を務め、その間、地球環境国際議員連盟の日本事務局長や各都県の自転車関係の検討会や懇談会の委員をされてきています。また、昨年12月には環境省の「自転車利用研究会」の委員に就任されました。この間、2005年には、上記の石田さんともう一人、NPO自転車活用推進研究会顧問の古倉宗治さんの3人共著で『自転車市民権宣言』を出版されました。これは自転車の市民運動に関係している方や行政で仕事をされている方にお勧めの素晴らしい本です。

なお、お配りした資料の中にA3判のカラーマップがあります。これは当会が数年かかって作ってきたものですが、小平市で自転車が安全に走行できる道はどこにあるかとか、この道路はどのくらい危険かということを示した自転車用の道路マップです。道路事情はどんどん変わってきておりますので、2~3年ごとに新しい情報を入れながら改定をしております。これはつい数日前に出来上がった新しいマップです。今回の改定の特徴は、大雨や長雨が降るとどこに水溜りができるか、またどこにどの方向に水が流れるかの情報を取り入れたことです。遠くに住んでいる方は直接関係ない地域ですが、こういうマップがあればいいなと受け止めていただければと思います。市内の方は例えば「この辺にはもうちょっと新しい情報がありますよ」とかあればどんどん教えていただきたいと思います。よろしくお願いします。

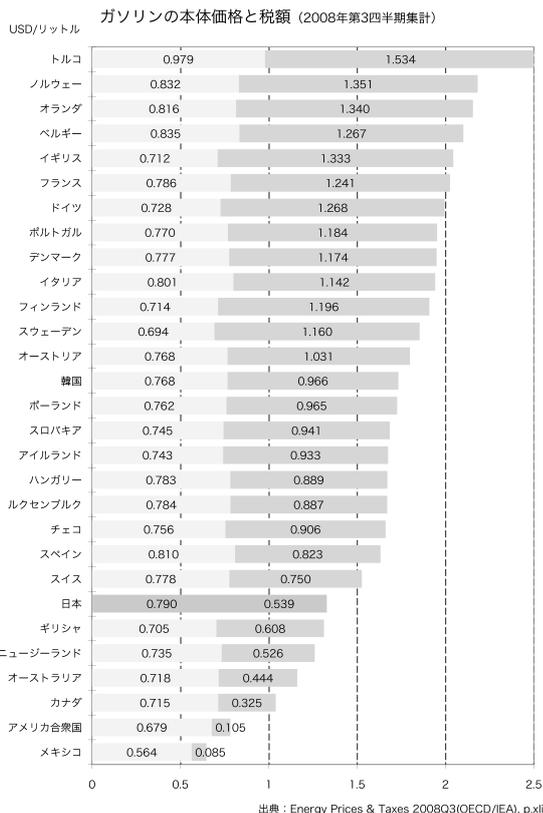


《講演》

日本の経済を支え牽引してきた自動車産業がそろそろ終焉というか転換点にきている。これまで日本はクルマがなければ暮せないまちづくり、金も法律もクルマのために注ぎ込んできたが、見直しが必至となった。

沖縄は那覇にモノレールが1本あるだけで鉄道のない県ですが、バスが大渋滞を起こすにも拘わらず、みんながクルマを走らす。沖縄の若者はクルマのローンとガソリン代と電話料金を払うために働いているようなもの。経済的には東京に比べて半分ぐらいしか収入がない。しかしクルマを手放したらもう動けない。仕事にも行けない。もちろん遊びにも行けない。という世界になってしまった。「これは続かないぞ」と我々は思った。

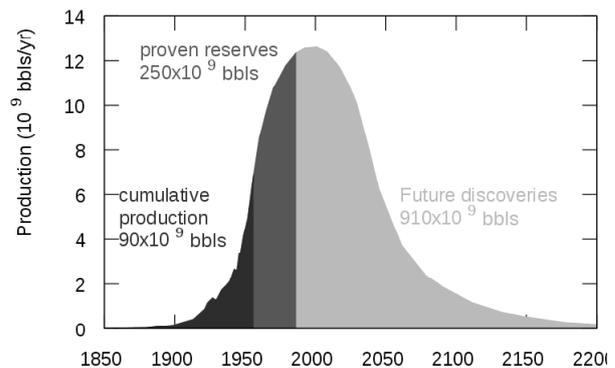
さて、今日のお話には4つのポイントがあります。まず、金融危機とガソリンの高騰。



OECDの中でガソリン価格が日本より安いのは、アメリカ、カナダ、メキシコ、オーストラリア、ニュージーランド。その次が日本 (<左グラフ>濃色、なおギリシャもほぼ同程度)、他の19カ国 (現在は22カ国) は日本より高い。フランスやスウェーデンはリットル300円ぐらいになっている。フランスはこの税収からまちづくりの資金を得ているので税金も非常に高い。日本は税金が高い高いと言っているが、ヨーロッパに比べるとはるかに安い。「いや、そんなことはない。価格の半分は税金じゃないか」と言われ、エネルギー税が高い高いとマスコミが騒ぐが、ヨーロッパの税金はもっと高い。

我々はなにがなんでもクルマという環境に慣らされてしまった。クルマを使うことが当たり前になってきている。このところ急に原油高になって、ピークがバレル140ドルを超えている。一昨日(2008.11.12)にIAEAが長期見通しを発表していますが、バレル200ドルになると言っている。

1937~8年から1941~2年にイギリスがアラビア半島で大規模な油田を発見して以降、世界の原油は最初は3ドル、その後は1ドルぐらいで推移したんですが、そのあと石油ショックで20ドルぐらいになり、20世紀中は大体7~8ドルで推移してきた。ところが、21世紀に入った途端に高騰が始まったんです。なぜかという話ですが、前東大教授の石井義徳さんが発表したところによりますと、地球上に残っている採掘可能な原油はあと1兆2千億バレルぐらい。今までに半分ぐらい掘削してしまった。物事は



M. K. ハバート氏の理論に採掘量・推定埋蔵量を当てはめたグラフ。数値には諸説あるものの、すでにピークを過ぎたという見方が大勢。

© 2007 Han-Kwang Nienhuys, Cc-by-2.5.

http://en.wikipedia.org/wiki/File:Hubbert_peak_oil_plot.svg

一般的にそうなんです、残量が半分になると高騰するという資源や貴金属類が多い。そうすると、ガソリンが高くて買えない人、クルマが持てない人が増えてくる。どこへ行くのにも公共交通機関を利用するか歩くかになる。しかしそれも当然値上がりする。今東京の地下鉄は初乗りが160円ですが、パリの地下鉄は2ユーロを超えています。

2番目のポイントですが、自転車利用環境の整備。日本では環境整備など考えて来なかった。自転車は邪魔だという感覚しかない。駅前に自転車を放置されると、これは邪魔だという感覚。自転車はないがしろにされてきた。その結果、使う方もそう思い込まされてきた。「自転車が必要な時代になってきた」というニーズが強くなってきたにも拘わらず環境整備が進まない。ヨーロッパに比べて大体20年ぐらい遅れている。「それは困ったな」ということで、3番目のポイント「道交法の改正」を警察庁がやったんですが、悪いことを追認しちゃったもんですから、歩道通行要件の緩和だとか、3人乗り・・・実はこれはまだ容認されていません。これからも多分変わらないと思いますが、そういう話題が出てきた。

それで最後のポイント「環境整備」とガソリン高騰の問題。ガソリンの高騰とクルマ離れ。これは数字で見るとよく分かるんです。日経新聞がとったデータですが、1年前に比べて、クルマの使用を減らしたという人がマイカーの保有者の53%、郊外型ショッピングセンターの利用も34%、クルマを使っただけの外出も27%、いずれも減っている。レギュラーガソリンがリットル200円になったら「乗るのをやめる」が20%、250円になったら「乗るのをやめる」が38%、「クルマを手放す」が14%もある。これははっきり出てきた傾向だと思います。

交通手段を比べてみると、マイカーを100とした場合の一人当たりの燃料費はバスが30、飛行機は405ですごいですが、考えていただきたいのは、クルマは電気とかエタノールなど他の方法があるんですが、飛行機にはナフサ以外のものがない。飛行機が飛べなくなると、世界経済の構造が変わってしまうだろうと思います。事故の可能性は、これはEUの資料なんです、マイカー100に対してバスが9、自転車が2。ただし日本は10から15~16で、日本は（EUと比べて）自転車事故の可能性が非常に高いんです。

	マイカー	バス	飛行機	鉄道	自転車
燃料費	100	30	405	34	0
CO2 (二酸化炭素)	100	29	420	30	0
NOx (窒素酸化物)	100	9	290	4	0
HC (炭化水素)	100	8	140	2	0
CO (一酸化炭素)	100	2	250	3	0
事故可能性	100	9	12	3	2

(EU資料、古倉宗治氏論文より引用)



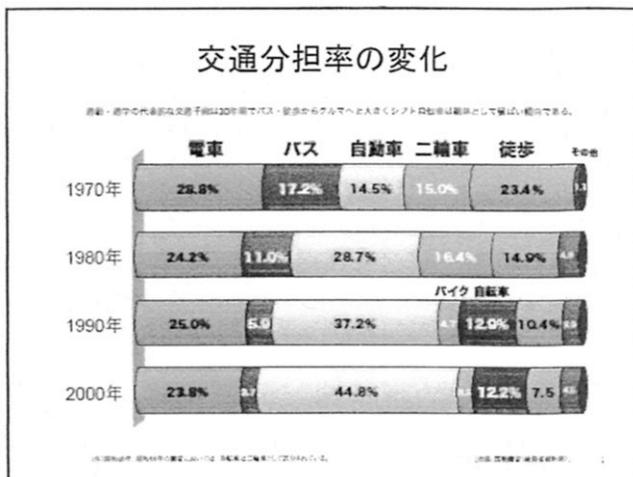
もうひとつ、「自転車歩道通行可」の指定。これは意味が殆んどなくなってきたんですが、「自転車はどこを走るべきか」は法律で決まっています。道交法第17条1項に「軽車両は車道の最左端を走れ」と書いてある。ところが道交法第63条4項には「このマーク（自転車通行可）がある歩道は通行してよろしい。その場合、車道寄りを通りなさい。」とある。しかも徐行です。人がいたら一時停止しなさい。というのがルールです。いいですか。このマークが付いているところは徐行するというのがルールです。じゃあ、このマークはどこに付いているか、

警察が決めた規則があるのですが、この写真では自転車専用の通行帯がここにある。左側には、こんな狭い歩道に「自転車通行可」のマークがある。

次の写真<13ページ参照>は石川県加賀市ですが、自転車の一方通行の通行帯が車道側にある。歩道側は通行してはいけない。これは同じく金沢市<右写真>、バスレーンとちょっと白っぽく見える自転車レーンです。バスレーンに自転車レーンが付いている。バスしか通らないところに自転車も一方通行で走れる。これはうまくいってしまして、もう本格供用されています。バスの運転手と中・高生に教育をすると、両方とも安全に走れる。これは世田谷の実験です。一方通行路なんです、幅が1mぐらいしかない。これだっていいんです。こういうものを増やしてくれればいいんですが、なかなか難しい。



日本では、「自転車は歩道を走るもの」という深い思い込みがある。正直言って私も今日国分寺から小平中央公民館まで自転車で来ましたが、車道を走るのがこわいですね。自転車は車両（軽車両）なんです、どうもそういう認識がないんですね。自転車の保有台数は、日本は大変多いんですが、やはり道路の作り方と道交法の問題があって、クルマに乗っていて死ぬ人よりも、歩いているうちに殺されちゃう人の方が多い<13ページのグラフを参照>。



これ<左グラフ>は前（2007年の講演の際）にもお見せしましたが、1970年から2000年までの交通分担率の変化です。電車は少し減っている。バスは極端に減っている。クルマは3倍以上に激増している。自転車は変わらない。歩く人が減っている。増えていくクルマ、これはクルマが便利に使える社会になったから増えているので、自動車会社が販売キャンペーンを展開しただけでは増えません。クルマがいかに増えているかということを社会全体で認識することが大事です。

クルマに乗っている人たちの4割は5km未満を移動している。3割の人は自転車利用環境の整備ができれば自転車に乗り換えたいと言っている。本当にそうなるかどうかは分からないが、アンケートを取ると「ちゃんと安全に走れるんなら自転車に換えるよ」と言う人がいるわけです。しかし、現実には歩道を自転車が走り回っている。その結果、歩道上での自転車対歩行者の事故件数がうなぎ登りに増えている。

だいたい日本には自転車道というのがない。（道路の総延長の0.6%！）その延長が7000kmとなっているけれども、そのほとんどは「自転車歩行者専用道」なんです。あのマーク<左ページ>を思い出してください。この区間では自転車は「徐行」なんです。自転車専用のマーク<右図>がついているところだけだと1000kmぐらいしかない。ほとんど無いに等しい。オランダの19000kmとは比べものにならない。オランダは21世紀に原油価格がどんどん上昇していても生き残れるだろうが、日本は生き残れないかもしれない。日本の道路の総延長は高速道路を除いて118万km、



そのうち歩道が付いているのが13.2%。その少ない歩道の44%にあのマーク（自転車歩行者道、3ページ）が付いている。歩道なしで2車線道路になっているのが約6割ある。なぜこのような道路を1車線にしないのか不思議なんです、「クルマを通すための道」、そこにしかお金が注ぎ込めない構造になっている。この広い道路のこっち側の歩道を拡幅すると、そこに自転車の通れるマークをつけてしまう（自転車を車道から追い出そうとする）。

歩道通行が高額賠償に繋がっていくのですが、平成15年に象徴的な事件がありました。16歳の女子高生がケータイでメールを打ちながら自転車を走らせていた。前を歩いていた女性に後ろから衝突し、女性は転んで手足にしびれが残り、歩行困難になった。加害者の女子高生に裁判所が下した判決は損害賠償額が5千万円。自己破産になった。ぶつけた方もぶつけられた方も人生が暗転した。そういうことが起こりやすい環境を放置していることが問題なのに、その責任は誰もとっていない。

（このあと、ヨーロッパで開発された子供を乗せられる自転車<下写真>の紹介があった）

一昨年、36歳のお母さんが1歳と3歳の女の子を前後に乗せて、大阪の茨木なんです、踏切の中で転んじゃった。お姉ちゃんは助け出されたが妹の方はだめだった。これを契機に、警察庁は「3人乗りはいかがなものか」ということになったのですが、ほかに方法がないので今のところ黙認することにした。警察は「交通の邪魔になる」という。彼らの言うのはクルマの交通であって、人間が歩くのを交通とは言わない。クルマが渋滞したり通れなくなるのが問題なんです。

「人は歩道を通れ。車道はオレたちのものだ！」

ヨーロッパではどうか。車イスやベビーカーが最優先だからこういう自転車<右写真>が子供を乗せて車道を走っていると、クルマがこれを邪魔するとか煽るとかはない。これは教育しなければできないことだ。日本は今クルマ全盛ですから、それを見直す必要がある。

車イスがふえてきたらどうにもならない。歩道が危ない。特に駐車場に入るところに隅切りがあって車イスが低い方に流れてしまう。道路設計をする連中は車イスのことを考えていない。都心の（都営地下鉄）大江戸線は大深度に地下駅がある。駅から地上に上がろうとすると、エスカレータをいくつか乗り継いでいく。赤羽橋という駅ではエスカレータで上がると7段の階段があり、その先に次のエスカレータがある。この7段をどうするのか。エスカレータを設けてあるから一応バリアフリーになっているというが、ウソをつけ！途中で1段でも2段でも階段があったらすべてぶち壊しになる。「予算の関係で・・・」と言うが、予算もへったくれもない。やることがひどすぎる。頭の中に思想がないからそういうことを平気でやる。

バスに対しても平気で邪魔をする。バス優先レーンは自転車も優先になるが、それを妨害するのは犯罪です。ロンドンの中心街では30km/h制限の車道で自転車が堂々と走っている。自転車はクルマと同じ車両なんです。歩行者の仲間じゃないんです。

群馬県の、ある車道と歩道の分岐点に「自転車は歩道通行」という看板が立っている。道交法では「自転車は車道の左側端を走りなさい」と決められている。ですから、これはとんでもない道交法違反です。でも平気なんです。





日本は昭和45年に自転車を歩道に上げてしまって、車道には自転車の走る場所がなくなってしまった。道路交通法が分かっているはずのドライバーが平気で車道の左側端にクルマを止める。バイクはヘルメットをかぶってクルマより早いスピードであいだを縫って行くからいいんですが、お子さんを乗せた自転車のお母さんはそうはいかない。左側端にクルマを止めるのは重大な犯罪なんです、警察は取り締まりません。誰も取り締まらない。取り締まるには人手が要ります。

諸外国ではどうしているかというと、先進国では市の交通局がやっている。パリで発見したことがあります。ヴェリブというレンタル自転車を町中に2万台配置している。パリ市は12年かけて、8kmしかなかった自転車道を400kmも作った。名古屋と同じぐらいの大きさと人口は200万人ぐらいの街です。

パリにはエッフェル塔や凱旋門など歴史的建造物がたくさんあって、道幅は拓げられないでしょうけれども、一方通行にすると車線を削るとかして歩道を拓げ、バスレーンを作り、自転車レーンを作ったんです。なぜできたか。日本では、東京都知事はできる。しかし小平市長はできない。なぜだろう。「刑事コロンボ」という映画、ご存じと思いますが、コロンボはロサンゼルス市警なんです。小平市に市警はない。すべて警視庁がやる。昭和29年に警察法の改正をやったとき戦前の内務省が厚生省、建設省、警察庁などに分かれていたのを警察庁だけを元に（中央集権体制に）戻した。イギリスのロンドンは統治機構が日本に似ているのですが、ロンドン市警は一般の交通問題はほとんどやらない。ロンドン市役所の交通課がやる。住民に一番近いところの交通が県警単位で全国一律にやられているというのは異常だと思う。だから、小平市長に立候補して、「小平市を自転車が走りやすいまちにしたい、そのために一方通行の道も作る、車線も変えなくちゃいけない。自転車道路もバスレーンも欲しい。商店街は自転車が入れないようにしたい、・・・」と公約を掲げても、完全にウソツキになってしまう。何もできない。権限がないんですから。市議会がこうすると決めても結果的にはウソになる。市民は市長さんに期待してもだめ。じゃあ都知事にとお願いに行っても、知事は「そんな細かいことはやっていられないから交通のことなんか地域でやれよ」ということになる。一番不幸なのは国民ですよ。

なぜ欧米と日本でこんなに違うのか。考えてみたら、それはガバナンス、統治機構の差なんです。私たちの一番身近な自治体が交通政策をもっていない。例えば、歩道上の自転車は相互通行なんです。だから、左側通行の自転車は脇から出てくるクルマや自転車、歩行者との距離的な余裕があるからいいんですが、右側通行の自転車は余裕がない・・・。

「歩道上の自転車は徐行だからそんなことはありえない」といわれるが、自転車は普通に走っていると大体15km/hです。お母さんが子供を乗せて走ると12~13km/hぐらい。大体10km/hを超えないと安定しない。去年の10月、道交法の教則の書き換えをするのに、いろんな実験をやって「まあ、7.5km/hぐらいが徐行かな」ということになった。7.5km/hでとろとろに行けば事故は起きないはずだというのが警察の言い分だし、道交法の基本ですが、これでは安定できません。7.5km/hで急ブレーキをかけると50cm未満で止まれる。これから歩道を通る場合は7.5km/hで徐行してもらいたい。これを超えて走行すると、法律的には3か月以下の懲役か5万円以下の罰金です。

7.5km/h未満で通るのはいやだという人は車道を通ればいい。バスと自転車のレーンがあればそこを走る。「バスのレーンを自転車走ったら、バスにぶつかって死んじゃうじゃないか」と言われるが、これ<右写真>はフランスの道路、事故は起きていない。なぜか。バスを邪魔するものがないから、バスは停留所から停留所まで20km/hぐらいでずーっと行くとタイヤが守れる。新幹線のダイヤのようにピッタリバスが来るんです。終日バスレーンです。そうするとバス利用者がどんどん増えてくる。バス会社は安泰だ。



日本ではバスレーンでも平気で駐車する。バスは大変ですよ。間に合わなくなるから必死になって走る。渋滞に巻き込まれる。今度はバスを待っている人が大変です。無料バスでももっていないければ、いつ来るか分からないバスなど乗らないですよ。結局バスはどんどん赤字になる。そういうことが分かってくると、小平でもバスと自転車がレーンを共用できるという社会になるはずですよ。

以前、つくば市で地元の友人から、クルマを運転しているとき横断歩道に人がいるからといって一時停止してはいけない、と言われてびっくりした。つくば市では、クルマ優先が染みついていて、横断歩道の手前で一時停止して

いるクルマを、後ろから来たクルマが「クルマがとまっているから」と脇に置いて抜いて行っちゃう。歩行者は車の陰から出た途端にはねられちゃう。だから、クルマは止まらない方が安全なんです。おかしいでしょう。地方都市は凄まじいことになっている。小平市は、さつきちょっと現場を見ましたが、横断歩道で自転車が見えているのに、クルマは止まる気配は全くないんですね。人によるんだと思うんですが、ドライバーは3年か5年に1回は研修を受けるんだから、誰の優先順位が上なのか、そこだけは徹底的に身につけないとだめですね。

もう一つは速度制限です。ヨーロッパのまちに最近多いんですが、中心市街地、例えば小平だったら駅前の商店街、住宅地などみんな30km/h制限です。もうひとつは居住者以外通行禁止が無視されている。小平でいうと五日市街道とか青梅街道とか幹線道路、これが渋滞すると住宅地の脇道にどんどん入ってしまう。これはヨーロッパにはない。入ると逮捕されてしまう。しかも入ろうとすると道の真ん中に車止めのポールが立っていて入れない。中に住んでいる人はどうするのかというと、自分のICカードをかざすとポールはさっと引っ込む。面白いところを見ちゃったんですが、2台のクルマがその街区に入ろうとした。1台目はICカードがあつて入れたが、2台目のクルマがそれにつられてさーっと入ろうとしたら、下から上がってきたポールにクルマが突き上げられてしまった。ドライバーから損害賠償が出されるんじゃないかと聞いたら管理者いわく「向こうが悪いんだよ。ルール違反したんだから、自分のクルマを壊そうとどうしようと思っ

たことか」という調子。なるほど自己責任の社会とはそんなものなんだと思った次第です。

この自動的に上下するポール、「インテリジェントポラード」というんですが、小型のバスで巡回バスなどの場合は、住宅街に入るとき車体の下にICが埋め込まれていて、ポールの直前まで行くとポールが自動的に下がり、バスが過ぎるとまた上がる。足の悪い人がタクシーで入るとき専用のカードをかざせばタクシーは入れる。出るときはいつも出られる。よくできている。だからドイツは特にチャイルドストリートというのがあって子どもたちは路地で自由に遊んでいる。昔は日本でも、子供が家の中でマンガでも読んでいると、お母さんに「オンモに行って遊んでいらっしやい」と言われる。今オンモに出て遊んだら死んじゃいますよ。ところがヨーロッパではオンモでの遊びが復活している。ドイツの心理学者の報告があって「公園で遊ばせている子供は社会性に欠ける」という。これはいかん。日本も国を挙げて復活しなくては・・・ヨーロッパの復活は盛んです。夏なんかは（大人たちは）路地に縁台を出してビールなんか飲んでいる。そのそばで子供たちが走り回っている、という情景が復活しているんです。



オーストリアの住民用街路を示す標識。この標識がある街路はクルマも通れるが、近隣住民の「遊び場」であることを示しており、クルマは歩行者の速度に合わさねばならない。

日本は今、道路が閑散としている。殺伐としている。いつクルマが来るか分からない。缶蹴りするとか地面に絵を描いて遊ぶとかがなかなかできない。それを取り戻さないといけないんです。路地でキャッチボールしてどこかのガラスを割って怒られて・・・ということで社会性が生まれてくる。そういうことを取り戻さなければいけない。そのためにはまちの中のクルマの制限速度を落とさなければだめです。30km/hまで落とすと、パリでは交通事故が激減するんですよ。ところがパリからマルセイユに行く道は高速道路でもないのに140~150km/h走っている。そのかわり町に入った途端に30km/hに制限される。パリなどには15km/h制限のところもある。メリハリがきいているんです。まちの中への流入を制限するロードプライシング、今度横浜が検討に入りますが、日本ではなかなか難しい。なぜかというとながバナンスが違うからです。交通規制をやるのは県警で、まちの作り方を決めるのが市だということになっているから。

流入制限というのは、先ほどお見せしたようにドイツのミュンスターでは、中央に直径が100mより少し大きめのお城の跡があって、その周りに直径500mぐらいの昔の城郭があり、その中でみんなくらししていたんですが、それがひろがって、今、周りが住宅地になっている。直径500mぐらいの商店街の真ん中の中心街にはクルマは入れないんです。バスとLRT（＝軽量軌道交通、路面電車）と自転車だけ。その中心部分には今度は自転車も入れない。真ん中の約200m×200mぐらいですが、そこは終日歩行者天国で朝早い時間と夜遅い時間にトラックが入ってきて荷降ろしができる、ということになっています。そういうまちづくりをやっている。日本なんかそうですが、商店街にクルマが入ってきたり、自転車がガンガン走っている商店街は、みんな潰れていく。それは当たり前なんで、高齢社会が始まっているんですから、お年寄りを含めて、のんびり歩いて買い物ができる暮らしが必要なんです。それを作ろうとしないんですね。まちづくりの根本がどこかで間違っていると思います。そういうことを含めて、自転車のことを考えていただければなと思います。

残り25分ありますので、何か質問や意見あるいはお叱りがありましたらお聞かせください。

《質疑応答》

Q：いろいろお話を伺ったのですが、これからの改善の見通しは？石油の高騰は私としては歓迎したいところなんです、本来の交通の方法がどういう条件で復活できるのか。

A：まさに、絵に描いた餅ではしょうがないんで、まず官僚が気がつかなければなりません。政治家は残念ながら気づきません。(我々の) 攻め方が間違っていたのかなとも思いますが、最初は国会議員を口説けば何とかなるだろうと思ったのです。それから8年たってやっと「分かった」と言った人が何人かいますが、もうクルマ優先が染みついてしまっているから、危機感が湧かない。例えば、国会議事堂があってその近くに議員会館が第1、第2、第3とあります。本会議があると10分前に予鈴が鳴ります。議員会館からぞろぞろ出てくる。地下通路もあるんです。ところがクルマで国会の正面玄関まで乗っていく議員がいるんです。自転車関係の議員を何人か知っていますが、その人たちは地下通路を走っていきます。1分もあれば行ける。そういう距離をクルマで行く。その感覚がどうにも分からない。それが染みついている。それから逃れられないとこれはダメだなと思う。

政治家について：先日、前橋の市長に自転車の施策について1時間ばかり話をした。市長さんが分かればできるだろうと思った。市長は「分かった。やりましょう。」とおっしゃったんですが、自転車政策とか交通政策とかが縦割りでぐちゃぐちゃでは、どうにも解決のしょうがない。突破口は何かと悩んでいるときに、2005年ごろの石井先生の論文を読んで先生に伺った。先生曰く「石油は環境問題に関係なくやがてなくなるが悲観することはない。化石燃料に立脚した文明でない文明を作らなければならない」と。元気に自転車で生活し元気に死にたいと思っている。

マラソンの話：ニューヨークマラソン、ロンドンマラソン、パリマラソン、いずれもまず自転車が先に行き、次が車イス、最後にランナーが出る。みんなセットになっている。日本だけでなく、セットにして考えないのは。原油価格の高騰がもう一度来る。環境のプレッシャーがさらに加わる。縦割り行政がどう対応できるかだが、やがては(化石燃料を使わない文明の方向に)みんなが向かうようになることは間違いない。そのときに「こういうポイントがあるよ」と役に立つ材料を我々が提供する必要がある。

金融バブル崩壊の問題：アラブはオイルマネーで石油を買った。しかもやっかいなことに先物を買っちゃった。バレル140ドルになったときアラブの連中は莫大なオイルの先物を買った。それが暴落して50ドルに下がってしまった。しかし、エネルギーは必要なので、減産すれば回復できる。例えばロシアはヨーロッパの化石燃料の30%を供給していて、わが世の春を謳歌していたが、ここまで暴落すると、ロシアは今大変な状況になっている。特に軍隊の維持が困難だ。もう少し、70~80ドルぐらいにまで戻らないと、ロシアは恐ろしいことになりかねない。こういう風に今経済状況全体が大きく変わってきているから、自転車のことも含めて高齢社会への対応が急がれるわけです。先行きは暗いです。やがてはいやおうなく非化石燃料社会に近づくが、日本では改革を加速することは難しい。

Q：国会に超党派の自転車活用推進議員連盟がありますが、今どうなっていますか？

A：総選挙がずるずると先送りになって、今、死に体というか活動は止まっています。潰れているわけではない。谷垣会長とも話しているのですが、総会を選挙後にやろうと言っていたら選挙が

延びてしまった。このままでいくと、一番可能性の高いのは都議選（の時期）、その次が任期満了の9月。4月の選挙の可能性はもうないでしょうね。いずれにしても、事務局をやっているのは私たちなんで、いま忙しくてそんなことやっているヒマはないから、呼ばれても行かないことにしているが、やらないといけないとは思っている。

Q：衆議院選挙に2回出て、自転車道整備ということも公約として掲げたのですが、環境問題や人権問題に関心があるのです。クルマにも関心があり、宇沢弘文教授によると、クルマの社会的費用は少なくとも200万円はすると計算している。ですから、これから社会保障費が増えて、医療、介護、年金などでどうしても消費税を上げなければと言っているから、それだったらクルマが今まで払わなければならない費用の1/4しか支払っていないのだから、クルマを所有している者だけで400万という税金を打ち出せば、これは効くと思います。消費税値上げの話どころではない。

それからもう一つ、歩道を自転車が通るという野蛮を許している国は世界で何カ国あるのか。

A：クルマの社会的費用について。それを払えと言うのは簡単ですが、トラックやバスなどはどうするのか。今の、クルマがなければ生きていけないこの社会をこのまま伸ばしていくことはもうできない。だからたとえば10年かけてどのくらいの分担率まで下げるのかという数値目標が必要だと思う。群馬県、長野県、富山県では一家にクルマが3台ぐらいある。クルマがないと病院に行けない。高齢者は、クルマがないと全部寝たきりの生活になってしまう。日本では大病院は山の上にある。しかしヨーロッパでは商店街の中に病院がある。人工透析ぐらいはそこでできる。だから、商店街に買い物に行って、朝病院で処置を受け、商店街で食事をとり、仲間と会って、夕方になったら街路の parasol の下でビールを飲んで「じゃあ帰ろうか」ということができる。年寄りを含めて、みんながそこで暮らせるようなまちがあるんです。日本にはそれが無い。だから病院に週に2回行かなければいけない、となると、息子たちは忙しいし、誰も送り迎えしてくれないからしょうがない。軽四とかシニアカーとかを買って行かざるを得ない。それができなくなったら、もうおしまいですよ。

だから、何からやめていって何と置き換えるか、その方法論とタイムスケジュール、これがないと、単に「クルマは社会的費用を負うべきだ」という話では済まされない。

もう一つ別の情報を紹介したい。クルマが多くて渋滞によって日本人は年間12兆円も損をしている。（最近東京ではクルマが減って渋滞も少なくなってきたのですが）クルマがなくなると渋滞もなくなるので、12兆円（の費用が）なくなるから、消費税も要らなくなる。

昨日前橋に行ったんですが、渋滞は減っていない。タクシーの運転士も「クルマは全然減っていない」という。みんなヒーヒー言いながらガソリンを買っている。どこかを直さないといけないのですが、バックグラウンドに「トラックの扱いは？高速道路の扱いは？」などの問題があるのを踏まえて、私は「自転車とか歩くことの方が快適なまちづくりになりますよ」とやれば自然にクルマからシフトすることになるんじゃないか、その方が結局早道なんじゃないかと考えています。

もう一つは自転車が歩道を通る問題。外国でも歩道を通っている自転車はあります。フランスでも自転車が通ってよい歩道が、少ないけれど、あります。それも徐行はしていません。突っ走っています。しかしそこにはちゃんとレーンがある。そのレーンは基本的には人が通ってはいけない。歩行者と自転車とクルマが住み分けるといえることがキチンとできている。

「自転車は紛うことなき車両である」ということが世界の常識で、「自転車は歩行者のちょっと足の速いもの」という認識の非常識が日本にあるということです。

Q: 自転車の事故率が日本では10%ということですが、この資料を見ると、環境への負担はゼロですからその推進が一番いいんでしょうが、道路の整備などハードの面がいろいろあると思うんです。自転車が例えば職住の関係でどういう風に使われているのか、外国はどうか、日本ではハードをよくしたって、ソフトの面で、やれ給食費は払わないわ、医療費は払わないわ、時間は守らないわで、なんだか訳が分からない。そんな国民性でハード面だけよくしたって、例えば歩道を整備したって、自転車がスピードを上げるから事故率がどんどん上がってくる。良く分からないけれども一番いいのはやっぱり環境なんだと思う。すると、社会から敢えてクルマを減らそうと言わなくても、世の中には買い物にしても環境に悪いものがいっぱいある。どうしたらいいのか分からない。

A: 私も環境問題に取り組んでかれこれ30年、一つの結論に達したのは「きれいごとではだめだろうな」ということ、「儲からないとできない」ということ、「我慢するのはだめだ」ということ。それが確信に近くなっている。クルマは環境に悪い、自転車は環境にいい、だからクルマから自転車に移った方がいいよというのは調べれば分かること、当たり前なことなんです。自転車に乗ったり歩いたりの方が快適で楽しくて儲かるという世界にならなければ、そういう移行は無理なんです。

原油価格の高騰というのはすべてにおいてきくんですよ。クルマ1台作るのに大変なエネルギーを使う。自転車1台作るエネルギーの何十倍も使う。もっとも、自転車製造も最近は大変なエネルギーを使う。舐めてはいけない。例えば、自転車のベアリングは素晴らしい精度です。それが作れない国は喉から手が出るほど欲しい。だから北朝鮮が壊れた自転車を大量に持って行く。銃座や武器に全部使える。それくらいレベルの高いベアリングを作る体制が日本にある。原油が高くなったら、自転車を作るにも高価なベアリングは使えなくなる。

ここで話がグルッと回るんですが、モラルの話、これもその方が損だという状態を作るのが大切だ。ここでちょっと問題にしてほしいのは、我々は「人は右、クルマは左」と習ってきましたが、今の子供は習っていません。なぜかという、まちに出て行くと駅なんか左側通行ばかりだ。国分寺もそうだし、地下鉄もそうだし、空港もそういうところがある。原理原則を崩しちゃっているもんだから、学校で先生は「右側通行」を教えられない。「あなたが右側を歩かなかったからあなたが悪い」とか「あなたが右側を走っていた（逆走）から悪い」ということが、マスメディアを含め、警察とか自治体が言わなければいけない。裁判の結果が示され、新聞にも載れば、「ああ、そうか」と納得する。「誰かが死ななきゃ直らない」というのは淋しいけれども、今そのくらいのことやらないと、ルールはぐちゃぐちゃです。国交省、昔の運輸省鉄道局がモラルということを考えなかった。「みんなで渡ればこわくない」というのはビートたけしだと思うんですが、いいとか悪いとかでなくこれは見事な表現です。実際にみんなが納得しちゃった。みんなで渡ればこわくないんだったら、みんなで渡りましょうよ。つまり、車道通行している自転車が邪魔だとか言われて、歩道を行けって言われているわけですよ。だから自転車はみんなで車道を通っちゃおう、というのが僕らの運動だったんです。その結果、今車道を通る自転車がやたらに増えている。やたら危ないけれど、東京ではクルマのドライバーが「自転車は車道を通るものらしい」とやっとな気がつき始めた。去年の4月から、免許証の書き換えのときにちゃんと言っていますから

ね：「自転車は車道を通りますから、気を付けてください」

実際、自転車は車道を通る方が楽なんです。歩道のような段差もガタガタもないし、ハンドルを取られないし、転ぶ危険も殆んどない。逆走さえしなければ、クルマの方が自転車をよく見ているし、自転車もクルマをよく見ている。そのためにはどうしたらいいか。派手な格好をすることです。杉並区で3年前にヘルメットを2歳児に無料で配ったんです。先日杉並の区長さんに会ったときにこんな話をしていた。無料配布をしたとき自転車屋さんは猛烈に抵抗した、「商売の邪魔をするな」って。区長が口説いた：「今は無料で配るが、そのうちみんなが必要になるんだから許してくれ」。今、自転車屋さんは絶対に儲かっている。「必要ならば儲かる」ということなんですよ。

ミュンスター駅（ドイツ）の駐輪場は自転車屋が経営している。鉄道会社が公設で作って、自転車屋さんに入札させて、3店決めてやらせる訳です。自転車利用者からすればこんな便利なことではない。パンクしても預けておく間に直してもらおう。ついでにヘルメットを買う。ブレーキも直してもらおう。駐輪場が商売できちゃう。この辺の駐輪場は小平市がもったり、西武がもったりしているが、自転車屋さんにやらせようとしても、自転車屋さんの組合は絶対反対する。しかしやってみると儲かる。どんなに儲かるか。・・・そうすると世の中が変わってくる。

ヘルメットをかぶるのはかっこ悪いとか、頭がむれるのがいやだとか、ヘアスタイルが崩れるからいやだとか言う人もいるけれども、いざやってみるとドライバーからよく見える。「これは危ないぞ」と避けてくれる。こういう心理をうまく使う必要があると思う。

NPO自活研は今はお金がないからできないけれども、来年はどこかからお金を見つけてTシャツを作ろうと思っている。その前側には「自転車は左側」や「逆走しないでください」、後ろには「自転車は車両の仲間です」とか「車道を通りましょう」と書く。向こうから自転車が来たらこうやって見せる。こっちが走っていると、後ろから来るクルマは「ああ、〈自転車は車道〉と書いてあるな」ってPRしてくれる。ついでにもう一言。これを1枚千円か二千円で売って儲けようと思っています。儲からないと続かないんです。どうせ夏の暑いときにTシャツ買って自転車を走らせるんだったらそれもいいなと思う人が千人に一人か何人に一人か分かりませんが、その連中がまちの中を走り出せば変わるんですよ。何か手近かにできるものから変えていきたい。そのためにはキックオフする金が必要なんで、それを集めて来なければいけないんですが、集めに行くヒマがない。大変なことなんです。そんなことで、ぜひみなさん仲間になってください。自分でできることはいっぱいあるんですよ。気がつかないこともいっぱいある。

Q：この7月だったか警視庁が出している広報誌で路側帯を自転車が相互通行している絵を見たのですが、あれは法律上正しいのですか。

A：法律上自転車は路側帯を相互通行していいんです。これは昔からなんですけど、ものすごく法律が変なんです。どう考えたっておかしいんです。自転車は車両なのに、車両じゃないような「軽車両」という扱いなんですけど、複雑な例外規定をいっぱい付けるものですから、複雑怪奇になっちゃった。「クルマと同じ左側！車道！」とすればスッキリするんですが、路側帯は相互通行、つまり、自転車は人間に非常に近いものだという感覚がある。

1970年に、自転車は歩道を通ってもいいと法改正をしたんですが、その扱いは間違っていたでしょうと申し上げたのですが、警察庁はその間違いを絶対認めない。認められないんだと思うんですが、全世界でそれに追随した国は一つもない。

《講師紹介》

小林 成基 こばやし・しげき

NPO自転車活用推進研究会 理事長・事務局長

1949年2月24日生まれ。奈良県出身、東京都在住。駒澤大学文学部英米文学科卒。コピーライター、雑誌編集者、通販会社取締役などを経て衆議院議員公設秘書、政策担当秘書、大臣秘書官として国会で20年間立法活動。退職後、(財)社会経済生産性本部エネルギー環境政策部主任研究員として廃棄物、バイオマス、環境行政に関わる一方で、Act Locally の一環として自転車活用を提唱し、自転車活用研究会を創設。現在、理事長兼事務局長。国土交通省、警察庁、東京都をはじめとする自治体の自転車関係会議委員を務める。自転車に乗った分の健康と CO2 削減を数値で表すエコサイクル・マイレージ <http://www.ecomile.jp/> 事務局長も兼任。



特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会

<http://www.cyclists.jp/>

「自転車を有効かつ安全な交通手段として機能させるには、各省庁及び自治体の横断的・総合的な政策の確立が必要」との認識に立ち、内外の自転車政策の現状を調査・研究、取りまとめ、総合的自転車政策確立のための提言を行っている NPO 法人。通称「自活研」。

2000年9月に発足し、2006年7月に NPO 法人として独立。定例研究会の開催、自転車活用啓発イベント「自転車 DO! カフェ」、機関誌「月刊自転車 DO!」の発行、都市交通に関する調査研究事業、自転車団体保険加入の推進をはじめ、衆参超党派の自転車活用推進議員連盟など自転車関係団体との連携の下に、安心して歩ける歩道・安全な自転車走行空間の確保に向けて自転車ユーザーによる市民活動を展開している。

《編集後記》

講演会后2か月半もたってやっと記録集ができました。言い訳をしますと、担当者が体調を崩したうえ、パソコンが故障し買い換えなければならなかったことです。

記録集を作りながら、これまでの認識を改めなければならないことが多いことを痛感しました。例えば路側帯での自転車通行は相互通行可だということ。驚きでした。しかしこれは日本の道路交通法が複雑で、道路構造も合わせて、今後さらに改正していくべき問題ではないかと思えます。

この記録集をできるだけ広く関係者にお届けしたいと思っています。賛同いただければ、ご意見・ご感想を寄せていただき、作成費や郵送費に充てるため、カンパをお願いいたします。

2009年 1月30日

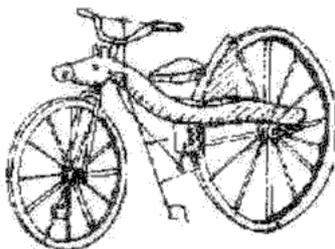
編集発行：自転車スイス

(東京都小平市栄町3-16-7 渡辺進方)

郵便振替口座; 00170-0-181257



本冊子は、管理された森林からの木材、植林木、古紙再生材を合わせて100%となる ECF 漂白パルプから作られた紙を使い、生分解しやすい植物原料インクで印刷しています。



自転車スイスイ 2008年講演録

「クルマ離れ加速 自転車が似合うまちへ待ったなし！」

2009年1月30日 初版発行

2009年4月1日 2版発行

著者 小林 成基

発行者 渡辺 進

© 2008 Shigeki Kobayashi / Jitensha Suisui

発行・頒布元 _____



自転車スイスイ

〒187-0034 東京都小平市栄町 3-16-7 渡辺進方

[Tel] 042-341-9820 [E-mail] wata_sin417@ybb.ne.jp

郵便振替口座 00170-0-181257

一部資料提供・改訂版印刷・頒布元 _____

持続可能な地域交通を考える会 (SLTc)

〒211-0004 神奈川県川崎市中原区新丸子東 3-1100-1

かわさき市民活動センター レターケース内

[URL] <http://slt.jp/>

[E-mail] query@slt.jp [FAX] 020-4664-6084

持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.

